SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 90 DE 1995

ABRIL DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

R A I N C O O P

Planteamiento efectuado en relación a la suspensión de la línea que opera en el recorrido Montevideo - Parque del Plata

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 5 DE ABRIL DE 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Dante Irurtia

Miembros : Señores Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Miembros del Consejo Directivo de RAINCOOP señores Luis Figarola Sum, Oscar Barreras Fernández, Rafael Pascales Langones y Jorge Govenazzo Bertrán

Secretario : Señor Julio Méndez Vila

Ayudante de Comisión : Señor Jaime Gallinal

---

lt.

(Ingresa a Sala una delegación del Consejo Directivo de RAINCOOP)

(Es la hora 10 y 50 minutos)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, agradecemos la presencia de los representantes del Consejo Directivo de RAINCOOP, a quienes cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR FIGAROLA.- Antes que nada quisera agradecer a la Comisión por recibirnos, pues nos consta que el Poder Legislativo está enfocado en temas muy importantes para el país.

Quisiera plantear una situación que, seguramente, habrá escuchado alguno de los miembros de la Comisión en relación directa con la situación de nuestra empresa, en lo que tiene que ver con una medida o resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esta Cartera procedió a la suspensión de la línea 222 que venía cubriendo la zona entre Montevideo y Parque del Plata.

En ese sentido, queremos hacer un poco de memoria y referirnos a este hecho que consideramos realmente injusto para nuestra empresa y sus trabajadores, así como para los usuarios de una zona que está en permanente crecimiento. En 1993 nuestra empresa, en función de lo que entendía que era entonces una necesidad de servicio para la zona, consideró que estaba en condiciones, una vez consolidada la cooperativa, de atender esos requerimientos y responder a los reclamos permanentes de los vecinos de dicha zona. Por tal motivo, se presentó ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas una solicitud para la concesión de la línea que iba a unir Montevideo con Parque del Plata, atravesando la zona balnearia e ingresando en ciertas partes donde también había carencia de servicio, fundamentalmente al sur y al norte de Parque del Plata. En virtud de esa situación, nos presentamos al Ministerio y el expediente de nuestra empresa recorrió los carriles normales de este tipo de solicitudes. En diciembre de 1994 el Ministerio, en función de lo que establece el Decreto 228/91, apartado 7.8, prefirió aplicar la modalidad de precariedad y, en consecuencia, otorgó a RAINCOOP un servicio

regular en carácter precario y provisorio, estableciendo un plazo específico que se refería a un año. Según se nos dijo, éste tenía que ver con la necesidad de experimentar con el servicio y, si técnicamente correspondía, a posteriori lo iban a dejar fijo. Luego, en diciembre se nos notificó de la concesión por un año y en forma precaria. Por tal motivo organizamos una infraestructura para llevar adelante el servicio. El 5 de enero empezó a trabajar la empresa y debo decir que nuestra labor superó las expectativas que pensábamos se iban a dar. Teníamos un promedio diario de 4.500 boletos vendidos, de los cuales el 75% pertenece a una demanda interdepartamental. Hacemos hincapié en este aspecto porque se ha pretendido decir --para nosotros, de forma equivocada-- que el servicio 222, en alguna medida, es consecuencia de una necesidad de servicio local. Eso lo negamos, en función del planillado que tenemos y de nuestra experiencia en estos casi tres meses de servicio. Inclusive, hicimos llegar al Ministro de Transporte y Obras Públicas un memorándum en el que estableciamos que era fácilmente demostrable que había una venta de boletos que surgía del 20% del pasaje largo entre Montevideo y Parque del Plata, obviamente interdepartamental. Había un 20% que refería exclusivamente a un servicio local en función de los valores de los boletos, es decir dentro de los límites de Canelones, y estableciamos, con intenciones de ser realmente objetivos, más de un 50% referido a valores de boleto que hay que admitir se venden a nivel interdepartamental y precisamente en ese departamento.

Tenemos en nuestro poder un planillado que demuestra que de ese más de 50%, más del 90% corresponde al servicio exclusivamente interdepartamental, de modo que tenemos la forma de confirmar, con nuestro propio servicio, que de esa venta de boletos, de esa transportación diaria de usuarios, el 75% correspondía a un servicio de demanda interdepartamental.

Al comenzar el servicio, transportamos en enero 115.000 usuarios, en febrero aproximadamente 130.000 y para marzo calculábamos unos 140.000. El día 9 de febrero, COPSA, por sentirse afectada, presentó recurso de revocación ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contra la resolución de adjudicación de la línea 222. El 24 de febrero, en función

de lo que entendían las autoridades del momento, no se hizo lugar a dicho recurso, fundamentalmente, sobre la base de dos argumentos. Uno de ellos tiene que ver con el informe de la Asesoría Letrada del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el otro con lo que está establecido en el Decreto 228/91, Apartado 7.8, que mencioné anteriormente.

Nosotros entendíamos que a esa altura de los acontecimientos correspondía, en consecuencia, seguir trabajando y esperar el año de vencimiento de la precariedad. Sin embargo, es por todos sabido que el 1o. de marzo asumieron las nuevas autoridades y, con una celeridad que nos permite pensar que se ha carecido de cierta objetividad --por supuesto que esto va dicho con el mayor de los respetos y sin ánimo de rozar menos aun aspectos morales--, el 14 de marzo, con muy pocos días hábiles de por medio, las actuales autoridades ministeriales resolvieron, sin que hayan agregado al expediente ninguna letra, recurso o nuevo planteamiento jurídico ni técnico, suspender el acto que en su momento COPSA había recurrido y, por lo tanto, invalidar el acto administrativo por el cual los jerarcas anteriores habían resuelto no hacer lugar al recurso planteado por dicha empresa.

Fue a partir de entonces que nosotros mantuvimos en forma inmediata reuniones de todo tipo, incluso con legisladores, tratando fundamentalmente de apelar a la sensibilidad que surge por un servicio que, técnicamente, ha estado demostrado es absolutamente necesario. Han transcurrido aproximadamente unos diez días desde que la línea ha dejado de funcionar luego de la notificación y, sin embargo, los vecinos, en reacciones espontáneas, por suerte para todos en forma pacífica, continúan realizando demostraciones no sólo de protesta contra la resolución del Ministerio sino, principalmente, a favor de su continuación del servicio.

A todo esto, queremos agregar que así como nos llamó la atención la celeridad de las autoridades actuales en resolver el tema específico de la línea 222, también debemos manifestar nuestra preocupación en cuanto a que se haya eliminado un servicio cuya necesidad estaba más allá de toda cuestión jurídica y técnica y que favorecía enormemente a los usuarios.

Desde un principio, reclamamos lo que entendíamos y entendemos es un derecho de la empresa en cuanto a que se respetara el plazo de un año por el cual se había otorgado la concesión. En determinado momento, al ver cuál era la situación, planteamos a las autoridades del Ministerio que si tenían otra visión del problema en relación a la forma de conceder servicios --en aquel entonces se hablaba exclusivamente de licitaciones--, aceptábamos la vía de la licitación, pero, entre tanto se procedía a implementarla, se debía mantener la precariedad del servicio a cargo de la empresa. Inclusive se llegaron a manejar fechas, lo que nos llevó a plantear que si querían llamar a licitación al 1º de mayo, por ejemplo --por citar cualquier fecha--, lo hicieran, pero permitiendo que el servicio se mantuviera hasta el 30 de abril. Pensamos que de esa forma la empresa no iba a salir beneficiada, pero en todo caso era un camino intermedio que creemos servía a todas las partes, incluso a aquella empresa que había recurrido el acto por el cual se nos había concedido la línea. Esto, increíblemente, no fue tomado en cuenta y nos lleva a confirmar nuestro pensamiento en el sentido de que, lamentablemente, no se ha actuado con objetividad y en beneficio del usuario.

La empresa cree que lo que aquí ha primado es el interés empresarial y no precisamente en favor de nuestra compañía. Las cifras que manejamos recién de 115.000, 130.000 y 140.000 usuarios mensuales representaban en nuestra empresa un ingreso superior a los U$S 100.000 mensuales que, obviamente, alguna otra compañía interdepartamental recaudaba. Insisto una vez más en que no se explica que se haya actuado con tanta celeridad en la resolución de este tema y no se haya escuchado la posición de la empresa en cuanto a que por lo menos se mantuviera la precariedad del servicio hasta que el problema se zanjara definitivamente.

El Decreto 228/91 establece tres formas específicas de adjudicación: licitación, adjudicación directa y la posibilidad de que servicios regulares sean otorgados con carácter precario. En determinado momento se manejó públicamente por parte del titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Lucio Cáceres que, desde su punto de vista, ni el carácter precario ni la adjudicación directa eran la vía

de proceder en este tipo de situaciones.

Es una posibilidad que está establecida en el decreto y, por lo tanto,no vamos contra ella. Sin embargo, a la empresa Olivera con la que tenemos una relación de amistad, días atrás se le otorgó por adjudicación directa un servicio entre Maldonado y Treinta y Tres. Eso va a contramano con respecto a lo que en principio se decía en cuanto a la línea 222. En todo caso, eso es lo que nos lleva a pensar que se ha perdido la objetividad en el tema y no se ha considerado al destinatario final, que es el usuario.

En términos generales y no sólo a través de este tipo de reuniones, la empresa está apelando a encontrar sensibilidad en las distintas autoridades y también está pensando en el planteamiento de los recursos legales correspondientes. Días atrás presentamos recursos ante el propio organismo por el que solicitamos se revoque esta resolución de suspensión. Nos dijeron que tenían hasta 150 días para contestar desde el punto de vista jurídico el recurso planteado, lo que no quiere decir que demoren ese tiempo. Si la respuesta es negativa, la empresa se presentará ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y, si se mantiene la negatividad y no se permite que la precariedad continúe, no tendrá otra alternativa --porque hay 600 trabajadores atrás-- que presentar un recurso por daños y perjuicios. En algún momento --ello consta en la resolución del 14 de marzo del Ingeniero Lucio Cáceres--, se hizo referencia al acto recurrido por gran parte de COPSA y, por otra parte, se dejaron entrever formas y procedimientos relacionados con la interpretación que le dan las actuales autoridades al trámite del expediente. Nunca se culpó ni se establecieron irregularidades por parte de RAINCOOP en el transcurso del mismo.

Pensamos que no existen cuestiones de forma y procedimiento pero, de haberlas, entendemos que la responsabilidad no es de la empresa y, menos aun, de los usuarios. La empresa se había preparado para trabajar durante un año con la precariedad de un servicio que otorgaba un ingreso superior a los U$S 100.000 mensuales. En este momento --obviamente podemos confirmarlo--, de doce unidades adquiridas

para atender el servicio Montevideo-Parque del Plata, nueve están prontas en Brasil con su chasis y carrocería. Se había modificado la infraestructura interna para la atención administrativa del servicio. Asimismo, se habían incorporado socios cooperativistas que hoy se están redistribuyendo entre los servicios existentes antes del 5 de enero. Esto implica que todos tendrán menos horas de trabajo. Indudablemente, esto ha creado un gran perjuicio y, en consecuencia, la empresa está estudiando la otra posibilidad. Para nosotros esto es verdaderamente lamentable pero no tenemos una alternativa diferente.

Hemos estado analizando el expediente --del cual dejaremos una fotocopia a la Comisión-- y no hemos encontrado nada que establezca algún tipo de rivalidad, en el buen sentido de la palabra, en la forma en que se desarrolló el expediente. En las primeras declaraciones que hizo a la prensa, el Ingeniero Lucio Cáceres, dejó entrever que una forma de irregularidad era la precariedad otorgada. Estuvimos reunidos con el Ingeniero Conrado Sorrentino, a quien también responsabilizamos de esta medida, y él nos manifestó que el servicio precario debe admitirse únicamente en casos excepcionales como, por ejemplo, el caso concreto de Onda, por todos conocido. Ya sabíamos que no solamente en el tema de Onda se había actuado de esa manera. De las fotocopias que pedimos de todo el expediente que originó esta concesión y su posterior suspensión, surge que la empresa COPSA tiene permisos precarios desde 1986 y 1987, y no es solamente uno. Por lo tanto, en algún momento no había un buen asesoramiento porque en las primeras declaraciones se dijo que el problema de RAINCOOP radicaba en el hecho de ser un servicio precario y había que licitar. Como posteriormente aparecieron otras precariedades, hasta en la empresa que había recurrido, el problema dejó de ser la precariedad de RAINCOOP o de la línea 222 y se comenzó a manejar la licitación pública.

Aparentemente --habría que confirmarlo-- se ha adjudicado una línea entre Maldonado y Treinta y Tres sin llamar a licitación pública. Pensamos que hubo gente trabajando en esto --mal asesorada-- desde antes de asumir y eso es lo que nos preocupa. De otra manera, no hubieran sido posibles las declaraciones de los primeros días de marzo por parte del señor

Ministro. Insisto en que en algún momento sólo se atacaba la precariedad del servicio, que en la empresa COPSA se da en un grado importante. Nuestra intención no es denunciar, sino simplemente comparar situaciones que permiten asegurar que no se está midiendo a todo el mundo con la misma vara.

Se ha dicho que en el transcurso del expediente no hubo carpeta técnica. Sin embargo, ninguna empresa puede solicitar una línea si no presenta carpeta técnica. RAINCOOP la presentó, justificando la necesidad del servicio en su debido momento. Si hoy no está, no es un problema de la empresa. De todas maneras, aunque así fuera, en catorce días de marzo, aparte de ser imposible de demostrar técnicamente que el servicio que se venía cumpliendo no era viable, no se agregó al expediente ningún argumento técnico que señalara que el servicio estaba implicando una demanda local y no interdepartamental.

Reitero que tenemos la sensación de que hubo gente trabajando desde antes de asumir, eventualmente mal asesorada, pero por sobre todas las cosas con el mandato preciso de evitar que ingresos que se le habían escapado a una empresa concreta, que era COPSA, volvieran a sus arcas. Para nosotros, ese es un tema tremendamente delicado. Creemos que el Ministerio como organismo debe dejar de lado intereses y cuestiones empresariales y apuntar a la finalidad del transporte, que es la necesidad de atender de la mejor manera el servicio público.

¿Qué debe hacerse con los treinta turnos que había dejado de cumplir RAINCOOP? Al notificarnos de la suspensión, les pedimos que esperaran una semana o diez días, continuando con el trabajo para poder readecuar los servicios y los turnos entre COPSA y CUTCSA. La empresa RAINCOOP venía cumpliendo alrededor de treinta turnos. Sin ir más lejos, en el día de ayer el propio presidente de CUTCSA denunció una situación interna realmente mala y que al transporte no le sirve. Tampoco queremos aprovechar esa declaración para sonreir, ya que por el contrario nos preocupa, por lo que significa CUTCSA como empresa. Se denunciaron problemas económicos y financieros que, obviamente, repercuten en los servicios que brinda la empresa. Al respecto, tenemos experiencia porque hace unos años RAINCOOP estuvo a punto de quedar por el camino --de ser así, hoy no

estaríamos aquí reunidos-- y, por lo tanto, sabemos lo que son los malos momentos.

Entre otras cosas, el presidente de CUTCSA, mencionó dificultades económico-financieras que no le permitían asumir el pago del leasing. Existen versiones acerca de que la empresa recurrente en cuanto a la línea 222 también tiene problemas económico-financieros que le impidieron cumplir en tiempo y forma con el leasing en el Banco de la República.

Existen cláusulas, consecuencia de decretos de autoridades ministeriales, que establecen que a una empresa que no cumpla por tres cuotas consecutivas el pago del leasing, previa denuncia del Banco de la República y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se le deben suspender los servicios y redistribuirlos entre las empresas que sí han cumplido. Por supuesto, no pretendemos eso ahora, entre otras cosas porque también hemos vivido malos momentos. Sin embargo, sucede que a empresas que en todo caso se les tendría que quitar servicios y turnos, se les beneficia otorgándoles parte de los treinta turnos que RAINCOOP venía atendiendo entre Montevideo y Parque del Plata. En este sentido, se está actuando a contramano, con absoluta falta de objetividad. Creemos que éste es un ámbito realmente importante en el cual debíamos desahogarnos, realizar estas manifestaciones y denunciar, en el buen sentido de la palabra, la situación actual. En definitiva, apelamos a que esta medida que nos parece realmente injusta y arbitraria sea anulada y que a RAINCOOP y a sus trabajadores se les resarza de esta situación.

Muchos pueden pensar que si hay que armar un circo, éste se arma. Sin embargo, puedo asegurar --y lo digo de corazón-- que la gente ha reaccionado espontáneamente. Según se me ha dicho, se trata de alrededor de 150 usuarios de Parque del Plata y de toda la zona balnearia que ha reaccionado teniendo en cuenta las vicisitudes vividas durante años haciéndose presente en estos momentos en las escalinatas del Palacio Legislativo.

Por supuesto que a nivel del transporte hay muchas cosas que se deben solucionar. El departamento de Canelones de hoy

en día no es el mismo de hace años; por lo tanto, no se admite más un monopolio. En consecuencia, pensamos que es necesario aplicar una política de transporte que permita una leal competencia entre tres empresas, por lo menos. En la medida en que ella sea verdaderamente leal, redundará en un beneficio para el destinatario del servicio, es decir, para el usuario.

Desde nuestra modesta posición, nos ofrecemos para colaborar en la búsqueda de una solución a este problema. Desde ya, estamos dispuestos a responder a las preguntas que puedan surgir. Nos consta que hace un rato estuvo en este ámbito el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. En definitiva, solicitamos que los señores legisladores hagan lo que puedan para que se restituya un servicio que era absolutamente necesario.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera efectuar algunas preguntas que en su momento le hicimos al señor Ministro.

Por un lado, se nos ha hablado en estos días de la posible inestabilidad que se podría producir en el sistema de transporte en general y también en el montevideano. Entonces, pregunto si la empresa RAINCOOP compite con alguna otra en el corredor de salida dentro del departamento de Montevideo.

Por otro lado, se ha señalado aquí la existencia de otros permisos precarios; tengo entendido que hay uno del año 1986, otro de 1987 y también uno en 1992. En esta oportunidad en que se da a la empresa CUTCSA un alargue de la línea, ¿está cubriendo la misma demanda que atendía RAINCOOP hasta el momento en que fue cesada?

Por último, quisiera que se hablara sobre la calidad de las unidades desde el punto de vista técnico. Concretamente, quisiera saber sobre las posibilidades que brindaba la empresa RAINCOOP para cubrir las necesidades de la zona. ¿Las unidades están dentro del plan de renovación de flota? ¿Son de una calidad que permita cubrir un servicio interdepartamental que se traslada al tipo de distancia de que se trata?

SEÑOR FIGAROLA.- Los señores Senadores deben tener en cuenta que, junto con CUTCSA, tal vez seamos las únicas empresas que tenemos la posibilidad de cumplir servicios urbanos y suburbanos a la vez. Es más; nuestra empresa se nutre en un 80% del servicio de transporte urbano. En este sentido, somos los primeros defensores de ese equilibrio urbano y suburbano que no se debe ver afectado por ninguna causa y menos por la utilización de determinados corredores. Desde el año 1975, RAINCOOP ha venido utilizando el corredor de Avenida Italia para atender la línea 221 que une Montevideo y Lomas de Solymar. La línea 222 utilizaba el mismo corredor; incluso, allí tenemos líneas urbanas, como por ejemplo la número 21, y también otra diferencial. Precisamente, el motivo fundamental de la implementación de ese servicio diferencial fue el tratar de mantener el equilibrio urbano de modo tal que no se viera afectado por los servicios suburbanos. Concretamente, esta línea que une el Puente Carrasco con Montevideo, también utiliza Avenida Italia. De modo que, en todo caso, estamos compitiendo con nosotros mismos. Por supuesto, la empresa CUTCSA también tiene servicios que cubren esa zona; como es sabido, esta empresa abarca todo Montevideo.

En definitiva, pensamos que la línea en cuestión no provoca en absoluto un desequilibrio en el sector urbano.

Ahora estamos luchando por la restitución de la línea 222, pero también se nos suspendió, con la misma celeridad, el servicio 223 que se realizaba desde Montevideo a Médanos de Solymar, y que también nos había sido concedido por las anteriores autoridades. La diferencia está en que esta última línea no había empezado a circular. Por eso, nuestra situación en relación con ese servicio es distinta, sí bien en su momento también presentamos recursos.

Cuando el Arquitecto Arana asumió su mandato, planteó que no veía de muy buena manera las concesiones de servicios suburbanos sin que antes se planteara lo que se llama el contexto del área metropolitana. En función de eso, elevamos una nota ante el nuevo Intendente manifestando que estábamos dispuestos a dejar en suspenso la línea 223 hasta tanto se reorganizaran las autoridades correspondientes de los

Ministerios y de las distintas Intendencias.

En lo que respecta a la línea 222, estamos convencidos de que no constituye un obstáculo la utilización del corredor de Avenida Italia, porque --reitero-- RAINCOOP lo ha estado utilizando desde hace veinte años. Eventualmente, podría afectar únicamente a la empresa CUTCSA; sin embargo, con ese criterio, no podría entrar a Montevideo ninguna otra empresa, porque no hay corredor que CUTCSA no utilice.

En lo que respecta a la línea 223, entendemos que es tan necesaria como la anterior. Como es sabido, surgió a fines del mes de febrero aproximadamente, lo que originó algunos comentarios. Por ello, pusimos nuestra mejor voluntad y a pesar de entender que se trata de un servicio sumamente necesario, manifestamos nuestra disposición para analizar la cuestión en relación con el contexto del área metropolitana. En función de eso, elevamos una nota ante el nuevo Intendente manifestando que estábamos dispuestos a dejar en suspenso la línea 223 hasta tanto se reorganizaran las autoridades correspondientes de los Ministerios y de las distintas Intendencias.

Por otro lado, en respuesta a otra de las preguntas debemos decir que, sinceramente, no hemos inspeccionado lo que hace CUTCSA o COPSA a partir del cese de nuestro servicio. Según han dicho algunos vecinos, la línea C4 de CUTCSA está atendiendo la zona de Parque del Plata norte. Sin embargo, existen quejas permanentes con respecto a que por la Calle 9 --que se extiende desde la Interbalnearia hacia el sur-- no transita ninguna unidad de las dos empresas mencionadas. Declaro que no puedo confirmar esto; simplemente estoy trasmitiendo versiones emitidas por muchos vecinos.

En cuanto a la calidad, ese es un tema que va a repercutir dentro de los próximos años. Aquí se implantó el sistema de renovación de flotas que permite, en el momento que la empresa así lo quiera, acceder con ciertas ventajas a unidades en condiciones. Quien no compraba unidades a través del leasing a pagar a 8 años, seguramente en un futuro iba a tener problemas serios. Antiguamente, para renovar la flota se exigía aportar un 25% y se financiaba el 75% restante, lo que no

motivaba a hacerlo con tanta asiduidad. El sistema actual se implementó en el período anterior y permitió que empresas como RAINCOOP aprovecharan muy bien esa situación y hoy en día está en condiciones de cumplir todos los servicios con unidades confortables. No queremos entrar en problemas internos, pero podría decir que si observamos las unidades de CUTCSA y COPSA que cumplen los servicios interdepartamentales, podemos constatar que no son nuevas ni confortables. En ese sentido, pensamos que el tema no sólo pasa por el número de ómnibus sino por el cumplimiento de los servicios y la disposición del personal. Debo aclarar que no tenemos nada contra los trabajadores de esas dos compañías, pero existen denuncias de años atrás que han motivado la reacción de la gente. En ese sentido, quiero expresar que RAINCOOP cumple con los servicios, con la frecuencia y pasa en hora. Mucha gente recordaba la puntualidad del ferrocarril y nosotros podemos decir que RAINCOOP está cumpliendo con asiduidad. Por lo tanto, durante estos tres meses los usuarios vieron solucionado un problema que había sido motivo de denuncias durante muchos años en cuanto a los servicios. Incluso, ante la falta de asiduidad de los mismos, muchas personas se vieron obligadas a desplazarse en sus bicicletas hasta la carretera, dejándolas en una estación de Texaco, para poder esperar otro medio de transporte, sin importarles que algunos venían desde más lejos y, por lo tanto, eran más caros.

En definitiva, muchos vecinos de esa zona han mostrado su preferencia por nuestra compañía, no sólo porque están convencidos de que es necesario el servicio, sino por la calidad de los coches y por la buena disposición que el personal tiene con respecto a ellos.

SEÑOR SEGOVIA.- He oído atentamente los planteos que ustedes han formulado y debo expresar que no tenía información respecto al tipo de boletos largos que se manejan en la zona, cuyo número real está evaluado, en un 60% o en un porcentaje de ese 60%. Al respecto quisiera formular una pregunta que no tiene ninguna intención complementaria, sino que simplemente es a efectos informativos. Frente a la cifra que se maneja de rendimiento mensual del orden de los U$S 100.000 --supongo que es una cifra promedio o que la han obtenido de sus

recaudaciones-- quisiera saber cómo evaluaban, o siguen evaluando, el uso de ese boleto largo frente al boleto corto de la zona, fuera de temporada. En definitiva ¿incide mucho el período de enero, febrero y marzo, o se sigue aplicando después?

Como pregunta complementaria, observo que ustedes manejan una cifra de alrededor de 600 trabajadores, que para el tipo de empresa significa una posibilidad muy importante de mano de obra. En ese sentido, quisiera preguntarles a cuántas personas afectaría la supresión de la línea 222, sin contar a los funcionarios de mantenimiento y complementarios.

Respecto al número que manejan en cuanto a las inversiones realizadas para mejorar la calidad de las unidades, quisiera expresar que he tenido vinculaciones con la empresa TURIL, de turismo interdepartamental, y sé que manejan ómnibus de origen brasileño fabricados en Florianópolis con una cantidad de condiciones. En ese sentido, me gustaría saber qué similitud de costos hay entre ese tipo de transporte que acabo de mencionar y el que utilizan ustedes.

SEÑOR FIGAROLA.- En primer lugar, quisiera expresar que la cifra de U$S 100.000 surge como consecuencia de la declaración jurada que presentamos mensualmente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por la que la empresa aporta el 5% de tasa. En realidad, la cantidad sería alrededor de U$S 120.000 pero, para redondear, la hemos dejado en U$S 100.000. Nosotros vamos a dejarle la misma documentación que le enviamos al señor Ministro Cáceres. Allí hay un trabajo que demuestra la intención de objetividad con la que queremos plantear todos estos temas, en el que se hace una diferenciación en cuanto a los boletos locales, interdepartamentales e intermedios, que son también utilizados para viajar dentro de Canelones y para cruzar los límites. De ahí surge la comprobación fehaciente de que el 20.43% corresponde al boleto local de Canelones --esto es así en función del valor del tipo de boleto-- y el 18,53% corresponde a los boletos largos entre Montevideo y Parque del Plata y algún otro balneario cerca; el 61,04% corresponde a boletos interdepartamentales con un mínimo de porcentaje de incidencia de demanda local, que nosotros estimamos en esta

nota en un 3.5% o 3.8%. Obviamente nos consta que las autoridades locales están manejando la cifra del 61% y expresan que no hay forma de comprobar que ella corresponda a los boletos interdepartamentales. En ese sentido, están poniéndose del otro lado del mostrador al decir que es consecuencia de la demanda local. Nosotros tenemos forma de confirmar que esto no es así, hasta por una cuestión de sentido común.

La empresa RAINCOOP estaba atendiendo a la zona de Canelones con aproximadamente 20 unidades entre las dos líneas y pensábamos llegar a un total de 28 con la tres líneas. Todos saben que COPSA tiene más de 200 vehículos que están permanentemente desplazándose por Canelones.

De manera que, si bien hay lugares particulares, como pueden ser Calle 9 o Parque del Plata norte, donde no es común que ingresen esos ómnibus, en la Avenida Giannattasio, en la ruta Interbalnearia o Avenida Ferreira circulan un ómnibus de RAINCOOP y diez de COPSA --por decir algo-- u ocho de COPSA y diez de CUTCSA. O sea que, decir que el 61.04% de los boletos son locales es decir que la gente para viajar dentro del departamento de Canelones utiliza solamente el 222; y eso no es así. ¿Qué es lo que sucede? Circulan diez ómnibus, uno de ellos de RAINCOOP --que en esa zona tenía un servicio cada treinta minutos--, y la gente de Canelones esperaba solamente el 222 para viajar de Parque del Plata al Pinar o a Salinas. Por lo tanto, hacer esa afirmación es una demostración más de que no se está actuando con objetividad y se está "flechando la cancha". No podemos creer que RAINCOOP tenga el enorme privilegio de transportar a toda la población de Canelones y que en COPSA sólo viaje la gente que utiliza el servicio interdepartamental. Es más; entendemos que el mismo porcentaje de transporte local que tiene RAINCOOP, seguramente lo debe tener COPSA. No sabemos cuál es exactamente, pero si aplicamos el sentido común, podemos concluir que el mismo número de personas que RAINCOOP transporta en un ómnibus, COPSA lo lleva en diez.

Con respecto al servicio de la línea 222, pensábamos trabajarla con diez o doce unidades. En la actualidad, en forma provisoria y por tener entre manos el tema relacionado con la

incorporación de vehículos, la estábamos trabajando con ocho unidades. Si trabajamos con un sistema exclusivamente micro --o sea, sin guarda--, debemos multiplicar esta cantidad por dos y a ello hay que agregarle el porcentaje de personal suplente, que siempre hay que tener por faltas, enfermedad, licencia, etcétera. Teniendo en cuenta también inspectores y mecanicos, podemos pensar en alrededor de veinticinco o treinta personas, de las casi 600 que tiene la empresa.

Afortunadamente, tenemos un sistema cooperativo que, entre otras cosas, obligó a la gente a acceder a una parte social y a desembolsar algo de dinero. Esto tiene la ventaja de que nadie queda en la calle, pero repercute en las horas de disponibilidad de la gente. Quiere decir que para la misma cantidad de horas de trabajo se incorporan entre veinticinco y treinta personas que iban a ser afectadas a otro servicio que la empresa ya no tiene.

En cuanto al tema del valor de los ómnibus, la empresa había pactado con los proveedores de chasis Volvo y carrocerías CAIO, de Brasil, que el precio era de U$S 100.000 por vehículo, muy por debajo de lo que seguramente paga TURIL porque, obviamente, en nuestro caso no necesitamos ese tipo de vehículos, por ejemplo, con baño. Este monto es aproximado e implicaría una inversión por encima de los U$S 1:000.000 por parte de la empresa. Actualmente tenemos nueve coches en Brasil que no sabemos qué hacer con ellos. Seguramente, debido a las buenas relaciones que tenemos con los proveedores, pensamos que no vamos a sufrir demanda alguna contra la empresa, pero estamos proclives a esa situación, puesto que ellos no tienen la culpa de que nosotros hayamos comprado vehículos previendo cumplir un servicio por un año.

Nos consta que el propio señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, junto con algunos señores Representantes del departamento de Canelones que se interesaron en el tema, han propiciado un llamado a licitación de un paquete de líneas y se manejó como posible fecha el mes de mayo. Esto reafirma lo que decíamos al principio: si estaba confirmado que iba a ser en mayo, con más razón se debería haber mantenido la precariedad; no tenía el más mínimo sentido suspender el

servicio. Esto forma parte de la especulación que estamos haciendo en cuanto al tema de las unidades y a nuestra relación con los proveedores de los vehículos. De todas maneras, no sería una solución definitiva, por cuanto no tenemos conocimiento de cuál sería el pliego de condiciones. Como es sabido, el sistema cooperativo apunta, fundamentalmente, a mantener las fuentes de trabajo. En estos últimos años, la empresa RAINCOOP --y eso se puede apreciar en la calle-- se ha transformado, porque se ha logrado que los cooperativistas y trabajadores se formaran una mentalidad empresarial, por supuesto, sin abandonar su sentido de trabajadores. Creo que eso es lo que ha permitido dar vuelta una empresa que estaba a punto de quedar por el camino y que hoy puede competir con la mejor.

De todas maneras, nos preocupa el llamado a licitación, sobre todo en lo concerniente al pliego de condiciones. Digo esto porque, como ya expresé, el sistema cooperativo tiende a asegurar la fuente de trabajo sin grandes ni pequeños fines de lucro, y no cuenta con respaldo económico ni de grandes bienes como para acceder a un llamado a licitación, cuando sí lo pueden hacer otras grandes empresas aunque tal vez tengan problemas de índole financiero. Muchas veces un llamado a licitación es discriminatorio, y eso es lo que nos preocupa realmente. Esperamos que en este caso prive el sentido común que permita una competencia leal.

Por otra parte, tenemos algunas dudas con respecto a si se está llamando a licitación para una línea entre Montevideo - Parque del Plata. Nos han llegado versiones de que se quiere compensar esta situación mediante el llamado a licitación de un paquete de líneas entre zonas más cercanas a Montevideo. No tengo idea en qué etapa se está, pero nosotros estamos atentos a lo que pueda surgir. Hay un viejo dicho que expresa que no es bueno tirar piedras contra la casa del comisario, pero nosotros no tuvimos otra alternativa y, si es necesario, lo vamos a seguir haciendo --por supuesto que respetuosamente-- porque entendemos que estamos luchando por derogar una medida injusta, aun a sabiendas que eso puede repercutir en algún llamado a licitación discriminatorio. Aclaro que vamos a seguir actuando como lo estamos haciendo, puesto que estamos

convencidos de que defendemos algo que es realmente justo y, además, tenemos el apoyo solidario de los trabajadores, del sindicato que los nucleo y de los vecinos de Parque del Plata. Quizá algunos de los miembros de esta Comisión nos considere jóvenes, pero ya llevamos muchos años en el transporte y sinceramente debo decir que nunca habíamos vivido una situación de esta naturaleza, en el sentido de que la gente defendiera algo espontáneamente. Hablando claro, nunca habíamos visto una pequeña revolución como ésta --en el buen sentido de la palabra-- para defender un servicio. En una oportunidad quisimos modificar la terminal de la línea 79 urbana y no pudimos hacerlo por la presión que ejercieron los vecinos de la zona.

Dentro de la tremenda amargura que sentimos todos los trabajadores de RAINCOOP por lo que se nos ha quitado, esta actitud de la gente nos ha servido de respaldo y nos ha hecho crecer el orgullo de sentirnos empresarios y trabajadores como para luchar contra una resolución que creemos injusta.

SEÑOR CHIESA.- He escuchado con atención las manifestaciones de los representantes de esta cooperativa de transporte.

No quisiera atribuir malas intenciones a las nuevas autoridades que se han hecho cargo de esta Cartera, pero me llama realmente la atención que a muy pocos días de haber sido nombrado el actual Ministro de Transporte y Obras Públicas, tome este tipo de medidas --dentro de su área específica, que es muy amplia-- sorpresivas y de menor cuantía en el contexto general.

Con esto no quiero agregar ninguna dosis voluntarista en apoyo a un planteamiento que, lógicamente, lo pueden estar haciendo, sino que trato de hacer un razonamiento objetivo.

Todos sabemos --y creo que el Senador oriundo del departamento de Canelones lo conoce mucho más-- que esta denominada área metropolitana está sufriendo un crecimiento explosivo, lo que ha provocado una crisis por la demanda de servicios que requiere un estudio del tema. Es decir que existe un grave problema por delante para tratar de resolver de a

poco, ahora que la situación de hecho está creada.

Debo decir que no veo --teniendo en cuenta las informaciones preliminares-- el perjuicio que se pueda estar ocasionando por parte de esta empresa a otras. Pienso que por lo que se observa en cuanto al número de pasajeros transportados y el tipo de pasaje que estaba utilizando los servicios de la Cooperativa RAINCOOP, no daba para entender que podría producirse un quiebre o un perjuicio grave en otras empresas.

Evidentemente, creo que existe una demanda de servicios y los números de boletos vendidos así lo demostraban. Pero creo que si eran conscientes de la precariedad del servicio y estaban preparados para ello, habiéndole fijado el gobierno anterior un plazo de un año y estando preparados para enfrentar la instancia de un llamado a licitación, podían presentar sus ofertas y atenerse a la decisión del Ministerio.

Reitero que me llama la atención y me preocupa que el servicio se haya suspendido. Por mi parte, quiero decir que vamos a intentar solucionar este tema, a través del diálogo, para lo cual el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos ha manifestado su voluntad de mantenerlo, así como su intención de revertir el proceso.

Quería dejar asentados todos estos aspectos. Asimismo, en esta Comisión trataremos de continuar manejando esta situación junto con los representantes que designe el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Esta es la primera dificultad que se nos presenta, aunque no creo que sea la única que se nos va a plantear en estos cinco años. Se trata pues de un tema que deberemos revisarlo y estudiarlo. Con ello no quiero decir que todo lo que se haya hecho hasta ahora en esta materia sea acertado, ya que se pueden haber cometido equivocaciones. Por otra parte, debemos trabajar con el dinamismo que los tiempos imponen en un servicio tan importante como es el de transporte de pasajeros.

Por último quiero decir que he quedado satisfecho con las informaciones preliminares que nos han brindado los integrantes

de la Cooperativa RAINCOOP. En tal sentido, estoy seguro de que esta Comisión continuará tratando el tema buscando soluciones para lograr un lógico equilibrio de todos los intereses. Sin embargo, a veces no se persiguen los verdaderos intereses que se deben defender que, evidentemente, son los de los usuarios, quienes a menudo no tienen voz ni voto, ni forma de manifestar en este sentido.

En definitiva, pienso que debemos remitirnos a lo dicho anteriormente en la medida de nuestras posibilidades, teniendo en cuenta la regulación estatal correspondiente en esta área, a fin de brindar día a día un servicio más barato, más eficiente y en mejores condiciones para un usuario que lo está esperando todos los días.

SEÑOR VIRGILI.- A pesar de que debía ausentarme más temprano, me he quedado a escuchar con suma atención la información brindada por nuestros visitantes, ya que entiendo que se trata de un tema muy importante.

Puedo decirles que la Comisión va a tratar este tema. Además, quiero que sepan que voy a ser imparcial al ocuparme del mismo, tal como lo soy en los demás actos de mi vida. Evaluaré las necesidades del usuario --porque las conozco-- y las de los obreros. Nuestros visitantes nos hablaron de 600 obreros de la empresa, pero lo que me interesa es la cantidad que fue necesaria para atender el servicio mencionado.

SEÑOR FIGAROLA.- Para tales cometidos debimos destinar entre 25 y 30 personas.

SEÑOR VIRGILI.- Me preocupa todo esto, porque se trata de gente que tiene deseos y necesidad de trabajar, por un lado y, por otro --como muy bien ha expresado el señor Senador Chiesa-- están los usuarios, quienes no tienen posibilidad de manifestar sus necesidades.

Quiero decir que realizaremos un análisis profundo de todo este tema y, reitero, trataré de ser imparcial en todos estos actos.

Además, no me gustaría prejuzgar lo que se hizo en la Administración anterior ni en la actual. Al respecto, el señor senador Chiesa mencionó la rapidez con que se tomó la decisión por parte del actual Ministro de Transporte y Obras Públicas.

En ese sentido, también digo que es muy raro que en forma tan cercana a la asunción de un nuevo gobierno se hayan tomado determinaciones que por ética o respeto se deberían haber dejado para esta Administración.

Evidentemente, éste es un tema muy polémico que analizaremos cuidadosamente.

Por mi parte, quiero que sepan que estoy a sus órdenes para actuar en todo este tema como dije desde el primer día. Además, es bueno decir que la única influencia que tendremos será el sentido común, actuando en favor de toda esta gente que se ha visto perjudicada.

SEÑOR FIGAROLA.- Pensamos que quizás estamos dentro de una situación que no provocamos.

Se ha dicho que las anteriores autoridades han otorgado las líneas con bastante celeridad. Con respecto a esto, queremos aclarar que la línea 222 fue otorgada en el mes de diciembre, pero las que motivaron la suspensión lo fueron en el mes de febrero.

Por nuestra parte, pensamos que se actuó con más celeridad cuando el 14 de marzo se nos quitó esta línea. Además, la empresa, los trabajadores y los usuarios no tienen la culpa de ninguno de estos hechos. Por lo tanto, estamos siendo rehenes de ese tipo de interpretaciones y ello es lo injusto de esta situación.

SEÑOR PASCALE.- Voy a referirme ahora a un tema que considero de importancia en cuanto a una consulta del señor Senador Segovia con respecto a lo que representa una demanda local.

Un periódico de la Costa de Oro --aclaro que no es RAINCOOP la empresa que realiza este planteo--, llamado "Correo de la Zona de Oro" deja documentado que la empresa COPSA tiene asignado un servicio local por dentro de los balnearios de dicha zona, que va desde el Puente Carrasco hasta el quilómetro 18, justamente para atender esa supuesta demanda local.

Uno de los argumentos más fuertemente esgrimidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se basó en que la mayoría de esos 4.500 usuarios corresponden a una demanda local. Sin embargo, el título dice claramente "Menos ómnibus locales". Según una denuncia formulada por "El Correo de la Costa", a partir del 6 de marzo COPSA amplía sus frecuencias para el transporte local.

O sea que mal se puede decir que la mayoría de los 4.500 usuarios se trasladan entre los balnearios si se le permite a la empresa recurrente sacar unidades que cubrían ese servicio local.

Por otra parte, en cuanto a la consulta realizada por la señora senadora Arismendi referente a los recorridos, a nuestro entender tampoco es válido el criterio de permitir modificar los recorridos para atender una demanda, cuando al mismo tiempo se nos argumenta que la zona de la Costa de Oro, Atlántida y Parque del Plata está correctamente atendida.

Si lo estaba antes de la implantación de la Línea 22 y no fuimos a atender un mercado insatisfecho, nos preguntamos por qué luego, para justificar que no se dejaban usuarios a pie, se les permitió a otras empresas realizar el recorrido que solicitamos en primera instancia.

SEÑOR BANEGAS.- En nombre de los 600 cooperativistas de RAINCOOP quisiera agradecer que nos hayan recibido en esta Comisión y desde ya apelamos a que se encuentre una solución a este tema, ya que para nosotros se trata de una decisión injusta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La información recibida ha sido muy útil y nos ha permitido ahondar en un tema tan importante como es el del transporte, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de sectores de la población que se encuentran en gran crecimiento. La versión taquigráfica de lo manifestado aquí será enviada al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Seguidamente, resolveremos el camino a seguir con respecto a este tema.

SEÑOR FIGAROLA.- Hago entrega a la Comisión de una copia del expediente y les agradezco el tiempo dispensado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los representantes de la empresa RAINCOOP.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 3 minutos)

lt. 22